



Regione Siciliana
Assessorato del Territorio e dell'Ambiente
Dipartimento dell'Urbanistica
Unità di Staff 4
**Procedure V.A.S per pianificazione
territoriale e strumenti urbanistici**
Dirigente Ing. Mauro Verace
e-mail mauro.verace@regione.sicilia.it
tel. 091. 7077094
via Ugo La Malfa 169 - 90146 Palermo
U.R.P.: tel. 091.7077846 - 091.7077994
fax 091.7077096
urp.urbanistica@regione.sicilia.it

Palermo, prot. n. 20292 del 10-09-2015

OGGETTO: PA/1- 7 - Comune di Palermo – PRUSST di Palermo, intervento n. 060. Riqualificazione di via Libertà e parcheggio interrato a Piazza Crispi.

PROCEDIMENTO: Verifica di assoggettabilità alla V.A.S. ex art. 12 del D. lgs n, 152/2006 e ss.mm.ii. – Art. 8 D.P.R. 8 luglio 2014 n. 23 – **NOTIFICA DECRETO ASSESSORIALE**

Al Comune di Palermo
Autorità Procedente
A mezzo p.e.c.

Si notifica ad ogni effetto di legge il Decreto Assessoriale n. 414 del 07/09/2015 in virtù del quale l'intervento PRUSST indicato in oggetto, presentato per la verifica di assoggettabilità alla V.A.S. ex art. 12 del D. lgs n, 152/2006 e s.m.i. – Art. 8 D.P.R. 8 luglio 2014 n. 23, è da escludere dalla **valutazione ambientale strategica** di cui agli artt. da 13 a 18 del medesimo D.lgs.

Codesto Comune rimane obbligato agli adempimenti di cui all'art. 2 del citato Decreto.

La presente comunicazione viene trasmessa, esclusivamente, a mezzo posta elettronica certificata (PEC), ai sensi dell'art. 47 del D.Lgs. n. 82/2005.

Il Dirigente dell'Unità
di Staff *ad interim*
(Ing. Mauro Verace)



REGIONE SICILIANA

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente

Dipartimento Regionale Urbanistica

L'AUTORITA' COMPETENTE

VISTO lo Statuto della Regione Siciliana;

VISTA la Direttiva Europea 2001/42/CE (*Direttiva VAS*), concernente la "valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente";

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. (*Testo Unico Ambientale*), concernente "Norme in materia ambientale";

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il "Regolamento della valutazione ambientale strategica (*VAS*) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana";

VISTA la nota prot. n. **232489 del 24/03/2015** assunta al protocollo di questo Assessorato al n. 7556 del 27/03/2015, il Comune di Palermo ha chiesto la verifica di assoggettabilità alla V.A.S. ex art. 12 del D. Lgs n. 152/2006 e s.m.i. e art. 8 D.P.R. 8 luglio 2014 n. 23, riguardante un PRUSST **intervento n. 60** per la riqualificazione di via Libertà e parcheggio interrato a Piazza Crispi del comune di Palermo, proposta dalla ditta Artioli S.r.l. e AD progetto S.r.l..

VISTO il parere n. 60 del 28/07/2015 reso dall'Unità di Staff 4/DRU, competente in materia di Valutazione Ambientale Strategica per i piani e programmi relativi alla pianificazione e alla destinazione dei suoli (urbanistica), che di seguito si trascrive integralmente:

Con la nota prot. n. 232489 del 24/03/2015 assunta al protocollo di questo Assessorato al n. 7556 del 27/03/2015, il Comune di Palermo ha chiesto la verifica di assoggettabilità alla V.A.S. ex art. 12 del D. Lgs n. 152/2006 e s.m.i. e art. 8 D.P.R. 8 luglio 2014 n. 23, riguardante un PRUSST per la riqualificazione di via Libertà e parcheggio interrato a Piazza Crispi del comune di Palermo, proposta dalla ditta Artioli S.r.l. e AD progetto S.r.l..

In allegato a detta richiesta è stato trasmesso il Rapporto Preliminare Ambientale (R.A.P.), in forma cartacea e supporto informatico e l'attestazione dell'avvenuto versamento del contributo di € 1.000,00 per la istruttoria della verifica di assoggettabilità, effettuato rispettivamente dalla due citate in data 13/03/2015 a mezzo bonifico bancario a favore della UNICREDIT spa Cassa Regionale e bonifico di Poste Italiane SPA, del 16/03/2015, ex art. 6, comma 24, della l.r. 10 gennaio 2012, n. 6

Con nota protocollo n. 8743 del 13.4.2015 di questo Dipartimento, è stata avviata la fase di consultazione ex art. 12 del D. lgs. N. 152/2006 e s.m.i., trasmettendo il R.A.P. ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (S.C.M.A.), per acquisire il relativo parere.

Entro il termine di 30 gg indicato dal comma 2 dell' art. 12 del D.lgs 152/2006, è pervenuto, con nota n. 27372 del 10/06/2015 il contributo del Servizio 3 "Assetto del Territorio e Difesa del Suolo" ARTA che si riporta nella sua parte essenziale:

"In relazione all'oggetto, a seguito dell'analisi della documentazione a corredo, questo Servizio 3 – Assetto del Territorio e Difesa del Suolo del Dipartimento regionale dell'Ambiente, nella sua qualità di Soggetto Competente in Materia Ambientale ha verificato che il progetto ricade all'interno di un sito di attenzione per probabile presenza di cavità nel sottosuolo del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'area territoriale tra la foce del F. Oreto e Punta Raisi (bacino 040), riportato nelle cartografie con il codice 040-6PM-166.

Il rapporto preliminare rimanda a successive indagini la definizione degli eventuali accorgimenti o variazioni progettuali per rendere compatibile la realizzazione del parcheggio alle condizioni del sottosuolo, pertanto sarà necessario, una volta espletati tali studi geognostici, che venga richiesto il parere di compatibilità geomorfologica a questo Servizio

Allo stesso tempo si fa presente che nell'area della riqualificazione di Via Libertà è anche prevista la realizzazione della stazione Archimede della Metropolitana automatica leggera della tratta Oreto – Notarbartolo (attualmente in procedura di VIA) e che il tratto successivo, verso la stazione Notarbartolo, sarà realizzato in sotterraneo, passando in prossimità dell'area del parcheggio di Piazza Crispi. E' evidente che le due realizzazioni nel sottosuolo, oltre a dover risolvere i problemi connessi con le cavità eventualmente rinvenute, andranno entrambi ad intercettare la falda idrica sotterranea. Per entrambe le questioni (cavità e interferenze falda idrica) dovranno essere valutate le soluzioni che saranno prospettate dai due interventi in maniera organica e complementare tra loro, onde evitare ripercussioni sulla superficie piezometrica che potrebbero interferire sull'edificato preesistente.

Per le motivazioni di cui sopra questo Servizio esprime parere di assoggettabilità alla procedura di VAS ex artt. dal 13 al 18 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., all'intervento n. 60 del PRUSST di Palermo, onde definire le interferenze con altri progetti previsti nell'area e le refluenze di quest'ultimo sulle acque sotterranee."

Con nota n. 15566 del 02/07/2015, questo Dipartimento Urbanistica Staff 4, il Comune di Palermo è stato invitato a fornire le proprie controdeduzioni sul contenuto della predetta nota n. 27372 del 10/06/2015.

In riscontro alla citata nota n. 15566/2015 il Capo Area dell'Ufficio Pianificazione Urbana e Territoriale con nota 556579 del 10/07/2015 assunta al protocollo DRU n. 17263 del 24/07/2015, ha rappresentato che la problematica sollevata, dal Servizio 3 "Assetto del Territorio e Difesa del Suolo dell'ARTA, sarà oggetto di particolare attenzione e che prima di definire i contenuti e le analisi geologiche del progetto definitivo in argomento, saranno attivate tutte le necessarie integrazioni ed eventuali modifiche progettuali che consentiranno di realizzare armonicamente entrambi gli interventi, con particolare riferimento agli obiettivi di precauzione/sostenibilità ambientale.

Pertanto l'osservazione rassegnata dal SCMA Servizio 3 "Assetto del territorio e Difesa del Suolo", si intende accolta e integrata nel Rapporto Ambientale di cui alla verifica di assoggettabilità ex art. 12 D.lgs 15/06 e ss.mm.ii. art. 8 D.P.R. 8 luglio 2014 n. 23.

Visto il R.A.P., riassumendone il contenuto sulle parti essenziali, emerge che:

" L' intervento è inserito nel Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo del Territorio (PRUSST) di Palermo, in variante al PRG vigente. La proposta consiste nella realizzazione, in project financing, di un parcheggio interrato su cinque livelli a Piazza F. Crispi, oltre alla riqualificazione di viale della Libertà nel tratto che va da Piazza F. Crispi a piazza Politeama.

Le trasformazioni sono comprese all'interno di un'importante asse viario e della sua piazza, sviluppandosi interamente su proprietà appartenente al demanio comunale, l'estensione territoriale a confronto con l'intero territorio comunale è limitata ed interesserà circa 28300 mq di superficie stradale e circa 48000 mc di sottosuolo.

L'intervento risulta di notevole interesse collettivo poiché influenzerà la mobilità veicolare, pedonale e ciclabile dei cittadini. Influenzerà il Piano Urbano della Mobilità modificando gli schemi di circolazione, le aree pedonali ed il sistema dei parcheggi, nonché aumenterà l'offerta dei parcheggi di interscambio aventi la funzione di trasferire il traffico su linee di forza del sistema di trasporto pubblico.

Il progetto, inoltre, terrà conto del futuro passaggio della metropolitana leggera automatica prevista nel "Piano Integrato del Trasporto Pubblico di Massa a guida vincolata" della città di Palermo, approvato con deliberazione consiliare n. 103 del 30/5/02, senza influire con esso.

.....La realizzazione interrata del parcheggio incide sulla sfruttamento del suolo in modo irreversibile. Dal punto di vista dell'impatto visivo l'intero intervento non comporta occultamento di visuali rilevanti o alterazioni dello skyline essendo un intervento "a volume zero". Sono stati individuati e caratterizzati qualitativamente pressioni e impatti attesi dalla realizzazione del parcheggio interrato relativo alla fase di costruzione e di esercizio dell'intervento. Sono stati definiti gli interventi di mitigazione e compensazione ambientale in relazione alle componenti maggiormente critiche dal punto di vista della

sensibilità ambientale, ovvero: atmosfera e clima, rumore e vibrazioni, suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, ecosistema urbano, paesaggio e patrimonio storico-culturale.

.....La fase di cantiere comporta complessivamente un'azione di interferenza diretta nei confronti della componente suolo-sottosuolo. La natura dell'intervento influenzerà la mobilità veicolare, pedonale e ciclabile dell'asse di Via della Libertà e delle aree limitrofe, e inciderà sulla domanda di trasporto pubblico e privato dell'intera Città. Gli impatti sull'ambiente si riferiscono ad una scala del tutto locale, con estensione spaziale limitata al perimetro dell'intervento e riguardano principalmente il suolo e sottosuolo.

.....L'area di intervento non ricade all'interno di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e/o Zone di Protezione Speciale (ZPS).

..... Dall'analisi della Carta Natura 2000 Sicilia, pubblicata sul S.I.T.R. (Sistema Informativo Territoriale Regionale) si evince che l'intervento in oggetto ricade all'interno dell'Habitat 86.1 "Città e centri abitati", che raggruppa quelle situazioni con strutture ed infrastrutture dove il livello dell'habitat e delle specie è notevolmente ridotto.

Il sito non è interessato da valore e sensibilità ecologica e non manifesta fragilità ambientale, e pressioni antropiche. Pertanto, considerato che il sito di progetto non include l'habitat/specie presenti nella direttiva 92/43/CEE, l'intervento di progetto non determinerà alcuna possibilità concreta di impatti significativi sul sito Natura 2000 e di conseguenza non eserciterà effetti sommatori, rispetto agli interventi proposti e realizzati.

.....Dati metrici approssimativi dell'intervento:

DATI METRICI DI PROGETTO

Riqualificazione Viale della Libertà - Superficie complessiva interessata dal progetto~27.500 mq

Numero complessivi posti auto a raso~228

DATI METRICI DI PROGETTO

Parcheggio interrato a Piazza F. Crispi - Superficie per piano~3.000 mq - Numero complessivi posti auto~400 - Volume totale~48.000 mc

.....**Riqualificazione ambientale, sostenibilità, efficienza energetica**

La proposta di PRUSST è principalmente un intervento di riqualificazione urbana e ambientale, ed apporterà i seguenti benefici:

- accessibilità al centro storico ed alla zona centrale della città e riqualificazione di questi contesti urbani;
- sistema della mobilità nella maglia stradale urbana ed innalzamento del livello della sicurezza stradale;
- incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale.

.....Il progetto di intervento prevede come unico volume fuori terra il locale tecnico per l'accesso al parcheggio, che sarà caratterizzato da materiali a basso contenuto di energia impiegata per la loro produzione. La parte sovrastante il parcheggio, compreso la copertura dello stesso, sarà, per circa 2.200 mq, piantumata con specie autoctone, fatta eccezione per l'accesso pedonale al parcheggio interrato e le rampe per l'accesso carrabile.

Per la realizzazione dell'intervento si prevede l'utilizzo di materiali eco-compatibili e rinnovabili, che consentiranno un notevole abbattimento dell'energia primaria inglobata nei materiali da costruzione dell'intervento di progetto.

La struttura del parcheggio interrato sarà a contatto diretto con il terreno, caratterizzato da calcareniti gialle prevalentemente fossilifere con medio alta conducibilità idraulica, e, ad una profondità che varia dai 10 ai 12 ml, potrebbe intercettare una falda freatica. Pertanto sarà necessario prevedere isolamenti termici e impermeabilizzazioni. L'isolamento termico del manufatto sarà necessario per contrastare l'assorbimento di calore da parte del terreno di confine alla profondità di scavo.

Le opere murarie in cls a diretto contatto con il terreno sono soggette all'ingresso ed alla diffusione dell'umidità nel loro interno per il fenomeno fisico di capillarità. Il calcestruzzo dovrà avere ottime caratteristiche impermeabili e sarà costituito da cemento a basso calore di idratazione e da additivi fluidificanti e idrofughi di massa.

Per gli elementi dell'involucro edilizio pertanto sarà adottata una trasmittanza media inferiore o uguale del limite di legge previsto dal D.Lgs. 311/06 e s.m.i.

In associazione all'impiego di impianti ad alto rendimento energetico ed all'uso di fonti di energia rinnovabile, saranno utilizzati impianti di illuminazione a basso consumo energetico.

Tutto ciò comporterà un risparmio dell'energia necessaria a produrre i materiali da costruzione. Questo risparmio non è trascurabile dal momento che consumi legati alla costruzione degli edifici possono essere stimati dai 2.800 ai 3.830 MJ/m².

Questo in considerazione del fatto che ciò richiede l'impiego di circa 100 t di materiali, in gran maggioranza prodotti con processi di cottura o metallurgici, ed in considerazione dei costi energetici di cantiere.

Impiego di fonti di energia rinnovabile

Non si prevede l'impiego di fonti di energia solare, ma si potrà valutare di utilizzare l'installazione di tubi di luce.

Permeabilità del suolo

La pavimentazione prevista per l'intervento di riqualificazione di Via della Libertà sarà del tipo drenante. Tale scelta progettuale permetterà alla pavimentazione di drenare il più possibile l'acqua meteorica e minimizzare in caso di forti temporali, il carico dello smaltimento delle fognature pubbliche. Sarà inoltre posta attenzione alla piantumazione di essenze arboree che costituiscono aree permeabili dell'intervento.

Risparmio Idrico

Il progetto potrà prevedere un sistema di raccolta, depurazione, stoccaggio e riutilizzo dell'acqua piovana, nell'ottica di un uso razionale della risorsa idrica. La pioggia oltre che ad arricchire la falda acquifera può essere destinata ad irrigare le aree a verde. Affinché questa acqua non arrechi danno agli impianti tecnologici e alle colture, è necessario che sia di discreta qualità, quindi prima dello stoccaggio in opportuni serbatoi potrà essere sottoposta a depurazione, ricorrendo anche a processi di fitodepurazione

.....CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

Per definire un quadro dello stato ambientale dell'area oggetto della proposta di PRUSST e delle zone limitrofe sono stati individuati i principali elementi di sensibilità, vulnerabilità e criticità ambientale di diretto interesse per la scala di piano in esame.

FATTORI DI ATTENZIONE AMBIENTALE

Contesto idrogeomorfologico

Il piano di sedime dell'area è costituito da calcareniti giallastre prevalentemente fossilifere che per le loro caratteristiche meccaniche non pongono problemi di deformabilità.

Dall'analisi della carta di pericolosità e rischio geomorfologico(PAI 2007) emerge che l'intera area di progetto, è indicata come "Sito di Attenzione". Dalle conoscenze dirette delle problematiche geomorfologiche del sito l'area è soggetta a rischio cavità

La zona di intervento infatti rientra in aree di pericolosità comprese nel D.A.R.T.A. 4 luglio 2000 "Piano per l'Assetto Idrogeologico Straordinario". In tali aree, nelle more di una rettifica dell'A.R.T.A., gli interventi consentiti sono quelli elencati all'art. 2 del D.A.R.T.A.,. L'intervento ricade tra quelli subordinati ad una verifica tecnica, condotta anche in ottemperanza alle prescrizioni di cui al D.M. 11 marzo 1988, volta a dimostrare la compatibilità tra l'intervento, le condizioni di dissesto e il livello di rischio esistente, sia per quanto riguarda possibili aggravamenti di condizioni di instabilità presenti, sia in relazione alla sicurezza dell'intervento stesso.

....

L'area d'intervento non è soggetta a rischio idraulico e non è sottoposta a vincolo idrogeologico. Tuttavia, la presenza di una falda freatica che, da studi precedenti in aree limitrofe, nelle condizioni di massima escursione positiva dovrebbe attestarsi tra i 10 e i 12 metri, potrebbe interferire con la parte più profonda delle opere. Di conseguenza lo scavo in presenza di acqua condizionerà le procedure di costruzione dell'opera, sia per l'impermeabilizzazione della struttura definitiva, sia per la tutela ambientale della falda. In generale dalle conoscenze geologiche in nostro possesso il sito non dovrebbe presentare importanti complicazioni per la realizzazione delle opere, tenendo comunque presente che dovranno adottarsi tecniche costruttive che non prevedono abbattimenti significativi del livello piezometrico che determinerebbero variazioni delle pressioni efficaci nel terreno e quindi probabili cedimenti indesiderati di strutture limitrofe.

Elementi del paesaggio e vegetazione

L'area oggetto di studio, è inserita in un tessuto urbano denso che risale a metà dell'ottocento su cui si trovano diversi edifici storici. Nelle vicinanze dell'area di intervento sono presenti due aree attrezzate a verde pubblico, la villa Trabia e del Giardino Inglese.

L'area è caratterizzata dalla presenza di un'elevata concentrazione di attività commerciali, uffici direzionali e rinomate strutture turistico-ricettive.

L'asse viario di via Libertà risale al 1848 quando venne realizzato il primo tratto che, partendo dall'attuale piazza Politeama, si estendeva fino a piazza Croci. Con il prolungamento del secondo tratto si rese necessario l'abbattimento di parte del Conservatorio delle Croci, risalente al 1600, di cui attualmente sono visibili i resti che in parte sono stati inglobati nell'attuale Parrocchia di Santa Maria di Monserrato. L'asse è caratterizzato dalla presenza di molti alberi di platani centenari disposti lungo il viale. Il progetto di sistemazione di piazza F. Crispi e la pedonalizzazione di via Libertà mirano ad elevare il valore percettivo delle presenze storiche e vegetali attraverso nuove visuali panoramiche e punti di vista privilegiati.

Per la realizzazione del parcheggio interrato si dovrà tenere conto, della presenza e quindi della eventuale temporanea rimozione, di una statua in bronzo dedicata a Francesco Crispi, risalente al 1905, o, in alternativa, di circoscrivere il terreno sottostante la statua con una palificata continua.

Ecosistemi

L'area in oggetto ha una connotazione fortemente antropica, all'interno di un tessuto urbano denso. A nord di Piazza F. Crispi, si trova la fascia di verde del Giardino Inglese e di Villa Trabia caratterizzata da un valore ecologico e sensibilità ecologica molto alto, e da una fragilità ambientale molto alta.

La zona non è interessata da "corridoi ecologici".

Clima acustico e qualità dell'aria

L'area oggetto della proposta di PRUSST è collocata in un ambito caratterizzato da una prevalenza di attività commerciali e di edifici residenziali. Il clima acustico dell'area è principalmente caratterizzato dalle emissioni acustiche generate dal traffico che insiste sulla via Libertà.

Il Comune di Palermo non è dotato di un piano di zonizzazione acustica. Secondo l'art. 6 del D.P.C.M. dell'01/03/1991, in attesa della suddivisione del territorio Comunale nelle zone di cui alla tabella 1 dello stesso DPCM, si applica per le sorgenti sonore fisse i seguenti limiti di accettabilità:

Zonizzazione	Limite diurno Leq (A)	Limite notturno Leq (A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (decreto ministeriale n. 1444/68) (*)	65	55
Zona B (decreto ministeriale n. 1444/68) (*)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

(*) Zone di cui all'art. 2 del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444

La causa dell'inquinamento è certamente riferibile in prevalenza alle emissioni dovute al traffico veicolare. La realizzazione dell'intervento di pedonalizzazione e la realizzazione del parcheggio interrato migliorerà la qualità dell'aria e del clima acustico grazie alla riduzione del traffico veicolare lungo l'asse di via Libertà e la riduzione di inquinanti emessi dalle fasi di ricerca ed inserimento dei veicoli nel caso di parcheggio su strada.

Le emissioni saranno del tipo puntuale e riconducibili all'eventuale convogliamento dei flussi d'aria derivanti dalla struttura interrata destinata a parcheggio (impianti di ventilazione/ ricambi d'aria) e attribuibili alla movimentazione /manovra di veicoli al suo interno. I suddetti incrementi sono ritenuti ininfluenti rispetto al clima acustico e della qualità dell'aria.

Inquinamento luminoso

L'inquinamento luminoso a seguito dell'intervento sarà minimo in quanto riguarderà l'illuminazione di ingresso ed in uscita dei veicoli all'interno dell'area parcheggio. L'illuminazione dei percorsi pedonali di progetto verrà integrata con l'esistente. Le nuovi fonti luminose rispetteranno i livelli di illuminamento previsti dalle normativa vigenti.

Accessibilità dell'area

L'accessibilità all'area è garantita da via della Libertà, via delle Croci, via Alfonso Borrelli, via G. la Farina, via Marchese Ugo, nonché da tutte le strade secondarie che confluiscono ortogonalmente su via della Libertà. Piazza F. Crispi è raggiungibile a piedi anche attraverso il Giardino Inglese.

Recettori antropici sensibili

Nell'area di intervento non sono presenti elementi antropici ritenuti sensibili.

Reti tecnologiche

Le reti sono tutte disponibili nelle immediate vicinanze, dunque logisticamente non si rilevano problemi per gli allacciamenti (Enel, Telefonia, rete distribuzione acqua, rete di raccolta acque reflue e rete fognaria).

VINCOLI, TUTELE ED INDIRIZZI SPECIFICI

La zona non è sottoposta al vincolo paesaggistico di tutela della Soprintendenza ai BB.CC.AA..

Nel territorio comunale di Palermo ricadono siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (Siti di importanza Comunitaria - SIC e Zone di Protezione Speciale - ZPS), il sito più vicino all'area di intervento è quello relativo al fiume Oreto che si trova a circa 3 km.

Nell'intorno non sono presenti siti di interesse archeologico; non sono presenti corsi d'acqua.

PRESSIONI ATTESE DALLA ATTUAZIONE E INDICAZIONI DI MITIGAZIONE

Data la natura dell'intervento, nel quadro complessivo, non sono attesi effetti rilevanti che possano alterare la percezione e la valenza dei luoghi.

Relativamente alla componente paesaggio, si ritiene che l'intervento migliorerà notevolmente la percezione dei luoghi e dell'aspetto paesaggistico attraverso la valorizzazione dei numerosi platani centenari che costeggiano Via della Libertà.

L'intervento non produrrà sostanziali variazioni visibili della morfologia dell'area e non altererà in nessun modo la relazione tra gli elementi storico-culturali o naturalistici presenti nelle vicinanze del sito.

Il carico urbanistico sarà nullo poiché trattasi della realizzazione di parcheggi e spazi pubblici.

L'aumento di emissioni (inquinamento luminoso e inquinamento acustico) saranno quasi nulle in relazione alla natura dell'intervento e all'adozione di misure per il risparmio energetico e all'ottimizzazione dell'uso di fonti energetiche tradizionali e alternative, così come descritto precedentemente.

In tal senso gli interventi saranno mirati a contenere i consumi energetici attraverso l'utilizzo di luci a led per l'illuminazione stradale e pedonale o all'utilizzo di sistemi automatizzati.

L'opera a regime avrà una ridottissima produzione di rumore legata esclusivamente all'eventuale impianto di estrazione dell'aria, dotato comunque di silenziatori e normalmente funzionante a bassa velocità.

La proposta di PRUSST prevede la realizzazione di un parcheggio a cinque piani interrati con un notevole volume di scavo di sbancamento. L'escavazione sarà gestita in conformità con quanto previsto dalla normativa vigente in tema di "terre e rocce da scavo" attraverso il riutilizzo in situ, ex situ o, in alternativa, gestendola nell'ambito del ciclo dei rifiuti attraverso il conferimento in impianti autorizzati all'attività di recupero e smaltimento.

PRESSIONI ATTESE DAL CANTIERE E INDICAZIONI DI MITIGAZIONE

L'intervento sarà effettuato in ottemperanza al D. Lgs. 81/08 e s.m.i. concernente le prescrizioni minime di sicurezza da attuare nei cantieri temporanei o mobili.

Le attività di cantiere oggetto della proposta di PRUSST avranno carattere temporaneo poiché limitate nel tempo; in relazione alla loro natura rappresentano comunque motivo di potenziali interferenze ambientali verso le componenti suolo sottosuolo quindi meritevole di indagini.

L'aspetto peculiare della fase di cantierizzazione dell'intervento è riconducibile alla realizzazione del parcheggio interrato e alle opere di scavo necessarie, nonché alla gestione di sterri- riporti e allontanamento dei materiali di scavo.

Il volume di scavo ammonterà a circa 48000 mc, per un'estensione di 3000 mq e un'altezza di scavo di circa 16 m.

In un'ottica di salvaguardia delle risorse ambientali ed economiche, sarà previsto che una quota parte del terreno risultante dallo scavo sia riutilizzata per la realizzazione del tetto giardino sovrastante il parcheggio.

Ulteriori potenziali rischi associabili alle attività di cantierizzazione edile sono riconducibili a potenziali sversamenti accidentali di carburanti e lubrificanti dei mezzi, percolazione di acque di lavaggio o di betonaggio.

Durante la fase di cantiere e di costruzione dell'opera dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti progettuali atti ad evitare qualsiasi contaminazione delle acque sotterranee diretta ed indiretta.

Le lavorazioni saranno realizzate tutte all'interno del comparto, tuttavia sono prevedibili fin d'ora interferenze riassumibili in:

- incremento di mezzi lungo la rete viaria cittadina per il trasporto del materiale connesso alla costruzione;
- possibili emissioni rumorose e vibrazionali dovute all'utilizzo di apparecchiature rumorose;
- possibili sollevamenti di polveri sia per la movimentazione terra che per il passaggio di mezzi o veicoli movimento terra entro l'area di cantiere.

Produzione di rifiuti

In merito alle modalità di gestione degli ordinari rifiuti originati dalle attività di cantiere, particolare attenzione dovrà essere posta alle eventuali fasi di stoccaggio provvisorio in loco in attesa dell'invio a recupero e smaltimento fuori sito.

Durante l'attività di cantiere verranno prodotti considerevoli quantitativi di terre e rocce da scavo. In generale, tali materiali nei casi e condizioni indicati dalla Normativa in materia, possono essere considerati sottoprodotti e quindi reimpiegati per nuove opere. Se gestiti come rifiuti devono essere destinati a impianti di recupero o smaltimento.

Il quadro normativo generale, propone tre principali alternative per la gestione dei materiali da scavo:

- riutilizzo in sito;
- utilizzo come sottoprodotto;
- rifiuto recuperabile.

Durante la fase di cantiere e in relazione all'analisi del terreno sarà valutata la soluzione più appropriata.

Alimentazione idrica

Si prevede l'allacciamento alla rete idrica esistente ed all'utilizzo di un impianto idrico provvisorio in fase di cantiere, ipotizzando un fabbisogno che tenga conto sia delle lavorazioni di cantiere e sia dei servizi igienici degli addetti.

Scarichi Idrici

È previsto previa autorizzazione il collegamento come scarichi provvisori cantiere con la rete fognaria esistente. Tutti gli scarichi devono essere preventivamente autorizzati e devono essere rispettati i valori

limite di emissione. Per garantire una buona gestione dei cantieri temporanei è importante ottemperare in modo esaustivo anche agli adempimenti richiesti dal Testo Unico Ambientale vigente (d.lgs. 152/2006).

La progettazione di un cantiere deve infatti necessariamente occuparsi anche della gestione e allontanamento degli scarichi, in funzione della dimensione e della durata dei lavori. Nel corso delle attività edili si possono originare acque reflue prodotte dai servizi predisposti per gli operai, così come scarichi di carattere industriale o acque meteoriche contaminate. Sarà dunque necessario provvedere alla evacuazione delle acque di scarico, in relazione alle loro caratteristiche: le acque possono essere addotte direttamente o previo trattamento (p.e. disoleazione) alla fognatura pubblica, o attraverso lo stoccaggio in vasche e l'eliminazione successiva attraverso autobotti.

Viabilità

Trattandosi di interventi di diversa entità si prevede una cantierizzazione separata per l'intervento di realizzazione del parcheggio interrato e la pedonalizzazione di via della Libertà.

Nella fase di realizzazione del parcheggio interrato sarà prevista la chiusura dell'intera Piazza F. Crispi con deviazione del traffico urbano sulle arterie secondarie. Si prevede di realizzare almeno n. 2 entrate/uscite al cantiere collegate con la viabilità principale. Circa il numero dei mezzi pesanti impiegati lungo le strade per l'approvvigionamento dei materiali si valuta la durata della fase di scavo stimata approssimativamente in 6 mesi. Si valutano circa 3.000 mc di materiale che verrà accantonato all'interno del lotto per un riuso. In merito alla produzione di conglomerato cementizio è previsto un approvvigionamento ed utilizzo di circa 1.600 mc di aggregati per la produzione di circa 6.000 mc di calcestruzzo.

In relazione alla durata complessiva del cantiere si valutano n. 5000 di viaggi complessivamente, per cui non si rende necessario un approfondimento sulla scelta dei tracciati di transito dei mezzi, che collegano il cantiere alle infrastrutture di approvvigionamento dei materiali necessari al cantiere.

Qualsiasi percorso dovesse essere scelto è esterno alle aree di vincolo.

Nella fase del cantiere per la pedonalizzazione di via Libertà sarà prevista alternativamente la chiusura delle corsie laterali per permettere la viabilità veicolare su almeno una corsia. Si prevede di realizzare almeno n. 2 entrate/uscite al cantiere collegate con la viabilità principale. Circa il numero dei mezzi pesanti impiegati lungo le strade per l'approvvigionamento dei materiali si valuta la durata della fase di scavo stimata approssimativamente di circa 1 mese. In relazione alla durata complessiva del cantiere si valutano n. 500 di viaggi complessivamente, per cui non si rende necessario un approfondimento sulla scelta dei tracciati di transito dei mezzi, che collegano il cantiere alle infrastrutture di approvvigionamento dei materiali necessari al cantiere.

Qualsiasi percorso dovesse essere scelto è esterno alle aree di vincolo.

Rumore e vibrazioni

Allo stato attuale non si può ipotizzare la tipologia delle apparecchiature utilizzate in cantiere ed i tempi di funzionamento.

Questo tipo di valutazione potrà essere realizzata nella fase esecutiva di realizzazione con l'ausilio del responsabile dell'impresa esecutrice, valutando l'impatto acustico delle attività temporanee (cantiere).

L'intervento in oggetto si può ipotizzare non comporterà significative emissioni acustiche derivanti dalle attività di cantiere agli edifici circostanti.

Emissioni in atmosfera

Come per il rumore la valutazione preventiva dell'inquinamento atmosferico, per effetto dell'utilizzo delle apparecchiature di cantiere e dei veicoli di approvvigionamento materiali, allo stato attuale non è facilmente determinabile. I produttori di macchine movimento terra forniscono molte informazioni sulle prestazioni delle attrezzature, ma per quanto riguarda i dati di consumo dei carburanti non esiste una normativa o dei regolamenti a riguardo.

In termini qualitativi l'impatto è sostanzialmente legato all'uso delle macchine da cantiere ed alla sospensione di polveri.

Per quanto riguarda l'uso delle macchine da cantiere si prediligerà l'utilizzo di macchine operatrici con motorizzazione ibrida che, allo stato attuale della tecnologia, già garantiscono una riduzione dei consumi di gasolio intorno al 20÷25%, come indicato in "An examination on fuel consumption trends in construction projects" (Autori vari, Energy Policy 50 2012) ".

Per ciò che concerne la sospensione di polveri si utilizzeranno vasche lava ruote per evitare la dispersione sulle le strade urbane utilizzate dai mezzi veicoli di ausilio al cantiere e la periodica bagnatura degli eventuali cumuli di materiali postall'interno del cantiere.

Rischio di incidenti

Come tutti gli interventi di questo tipo, l'opera in fase di cantiere è sottoposta alle particolari prescrizioni in misure di sicurezza e salute per i lavoratori da adottare ed attuare nei cantieri temporanei o mobili del titolo IV del D.Lgs. 81 e s.m.i.

SCHEDE DI VALUTAZIONE DELLE AREE CON POTENZIALI EFFETTI NEGATIVI IN FUNZIONE DEI SET DI INDICATORI

Le schede che seguono servono a evidenziare meglio rispetto alle risorse del territorio e alle principali criticità ambientali, l'eventuale discordanza tra le indicazioni del progetto del PRUSST e gli indirizzi operativi

1- Produzione di energia da fonti rinnovabile

Indicazioni del progetto

Il progetto di PRUSST potrà prevedere l'installazione di impianti a concentrazione solare al fine di ottenere un risparmio nei consumi di energia elettrica.

L'impatto dell'intervento può considerarsi basso.

2- Emissioni di gas serra totali e per settori equivalenti

Indicazioni del progetto

La realizzazione dell'intervento, consiste essenzialmente nella realizzazione di un parcheggio sotterraneo, e quindi con emissioni legate solo all'eventuale impianto di estrazione dell'aria. Inoltre, per l'intervento verranno utilizzati materiali a bassa energia primaria, con risparmio sull'energia di produzione dei materiali, i quali anche se indirettamente influiscono sulla emissione di CO2.

L'impatto dell'intervento può considerarsi basso

3- Attività estrattive di minerali di prima categoria (miniere) e di seconda categoria (cave)

Indicazioni del progetto

La realizzazione dell'intervento, comporta un moderato utilizzo di minerale di seconda categoria, ovvero di dei materiali per costruzioni edilizie e stradali.

L'impatto dell'intervento può considerarsi moderato

4- Lunghezza della rete di trasmissione dell'energia elettrica per unità di superficie (km di rete/kmq)

Indicazioni del progetto

La realizzazione dell'intervento, non comporta la realizzazione di una nuova rete elettrica.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

5- Balneabilità (% di costa balneabile)

Indicazioni del progetto

La realizzazione dell'intervento, non interessa la balneabilità.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

6- Acque dolci idonee alla vita di pesci e molluschi

Indicazioni del progetto

La realizzazione dell'intervento, non interferisce con la gestione delle acque dolci.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

7- Valori SCAS degli acquiferi

Indicazioni del progetto

La realizzazione dell'intervento, non interferisce con lo stato chimico delle acque sotterranee.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

8- Carico depurato/Carico generato di acque reflue

Indicazioni del progetto

L'uso delle risorse idriche non sarà alterato in quanto l'intervento non altera i parametri urbanistici già previsti dal vigente strumento urbanistico

L'impatto dell'intervento può considerarsi basso

9- Superficie forestale per tipologia: stato e variazione

Indicazioni del progetto

La realizzazione dell'intervento, non interferisce con la superficie forestale.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

10- Prossimità a suoli contaminati di interesse nazionale

Indicazioni del progetto

L'area di intervento è a distanza di oltre 180 km da suoli contaminati di interesse nazionale.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

11- Impermeabilizzazione e consumo del suolo

Indicazioni del progetto

Il progetto di PRUSST, riguarda una zona del territorio di valore produttivo basso. Le opere di scavo riguarderanno una superficie allo stato attuale impermeabile di 3.000 mq, mentre saranno destinate a verde circa 2.200 mq. Il materiale di scavo, di buona qualità, potrà essere riutilizzato per rilevati di altri interventi previa classificazione ed analisi di rito.

L'impatto dell'intervento può considerarsi medio.

12- Variazione areale di spiaggia emersa (dinamica litoranea)

Indicazioni del progetto

L'intervento non comporta l'uso della risorsa mare in modo diretto.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

13- Superficie di aree agricole di pregio (DOC, DOCG, DOP, IGP, IGT, altro...)

Indicazioni del progetto

L'intervento non comporta sfruttamento di aree agricole di pregio.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

14- Rete natura 2000 - Flora e fauna

Indicazioni del progetto

Il progetto di PRUSST insiste su una zona già antropizzata, priva di biotopi e geotopi selezionati. Non ricade all'interno di zone SIC e Zps, non presenta habitat di interesse comunitario da tutelare. Pertanto non necessita della Valutazione di Incidenza di cui all'art.5 del D.P.R. 357/97.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

15- Distribuzione del valore ecologico secondo Carta della Natura

Indicazioni del progetto

L'intervento non comporta mutamento del valore ecologico.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

16- Produzione di rifiuti urbani totale e procapite

Indicazioni del progetto

L'area di intervento è già interessata dal servizio di raccolta pubblico e non si prevede un significativo incremento della produzione di rifiuti.

L'impatto dell'intervento può considerarsi basso

17- Numero di stabilimenti a rischio di incidente rilevante

Indicazioni della proposta di PRUSST

Salute pubblica Riduzione rischio tecnologico - SNAAs

Il centro urbano di Palermo nell'intorno di 5 km non è interessato dalla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

18- Ambiti paesaggistici tutelati

L'intervento sarà progettato con la precisa intenzione d'integrarsi con il contesto ambientale circostante non interferendo con i connotati storici e paesaggistici del sito, nè producendo sostanziali variazioni visibili della morfologia dell'area. La zona non è sottoposta al vincolo paesaggistico.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo

19- Beni dichiarati d'interesse culturale e vincolati da provvedimento

Indicazioni della proposta di PRUSST

La proposta di intervento rispetterà i canoni di minimo impatto visivo e non comporterà significative interferenze con beni d'interesse culturale.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

20- Aree archeologiche vincolate

Indicazioni della proposta di PRUSST

L'intervento non comporta interferenze con aree archeologiche vincolate

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

21- Sistema delle acque superficiali e sotterranee

Indicazioni della proposta di PRUSST

La realizzazione del parcheggio potrebbe intercettare ad una profondità di 10-12 m una falda freatica.

L'impatto dell'intervento può considerarsi moderato.

22- Rete ecologica

Indicazioni della proposta di PRUSST

La zona di intervento non è interessata dal alcun corridoio di collegamento.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

23- Rumore

Indicazioni della proposta di

PRUSST

La componente rumore è principalmente legata all'attività antropica, di lavorazioni specifiche o di particolare condizioni di traffico veicolare. L'intervento a regime avrà una ridottissima produzione di rumore e favorirà anche la riduzione dei livelli di inquinamento acustico in superficie. Pertanto non si prevede che possa incrementare significativamente le emissioni acustiche.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

24- Aria

Indicazioni della proposta di PRUSST

La qualità dell'aria è elemento significativo per la vivibilità dei luoghi e per la salute delle persone. Attività antropiche con emissioni inquinanti possono essere legate sia ad attività produttive, che di intensa concentrazione di traffico veicolare o derivanti di combustioni di centrali termiche. L'intervento offre la possibilità di limitare la ricerca di parcheggi, riducendo notevolmente le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera, a vantaggio della salubrità dell'aria e della vivibilità del centro urbano.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

25- Mobilità

Indicazioni della proposta di PRUSST

L'intervento si propone è principalmente un intervento di riqualificazione urbana e ambientale, che apporterà i seguenti benefici:

- *accessibilità al centro storico ed alla zona centrale della città e riqualificazione di questi contesti urbani;*
- *sistema della mobilità nella maglia stradale urbana ed innalzamento del livello della sicurezza stradale;*
- *incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale. Inoltre il parcheggio sarà un nodo di interscambio tra il trasporto privato e pubblico, che limiterà gli effetti negativi derivanti dalla congestione veicolare e dagli inquinamenti.*

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo.

26 - Il sistema urbano

Indicazioni della proposta di PRUSST

L'intervento è stato progettato paesaggio dell'edificato, la testimonianza storica del periodo di appartenenza, il rapporto con le preesistenze, l'uso dei materiali, sono fattori imprescindibili per l'inserimento dei nuovi interventi in contesti già preordinati. Le sovrapposizioni indiscriminate e incoerenti sono giustificabili negativamente poiché non valorizzano le potenzialità e riducono la riconoscibilità e le identità culturali con la precisa intenzione di integrare la realizzazione di un parcheggio multipiano rispettando i canoni di minimo impatto visivo rispettando e valorizzando valori architettonici.

L'impatto dell'intervento può considerarsi nullo."

Visto il comma 3 dell'art. 6 del D. Lgs n. 152/2006 e s.m.i., richiamato dall'art. 2, comma 2 del D.P.R. n. 23 del 08.07.2014, secondo cui "per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi", la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12."

Valutato il contenuto del Rapporto Preliminare Ambientale, considerato che risultano condivisibili gli accorgimenti che verranno adottati, sia in fase di costruzione che in fase di esercizio al fine di limitare emissioni, scarichi, rifiuti, nonché le misure di mitigazione e compensazione. Si rileva altresì dalla lettura delle sopra indicate schede di valutazione, le azioni intraprese dall'intervento non risultano impattanti in quanto non interferiscono negativamente sulle risorse territoriali, fatta eccezione per le componenti di consumo del suolo, sistema delle acque sotterranee sulle quali le ricadute attese sono comunque limitate.

Preso atto del contributo sopra citato, rassegnato dal Servizio 3 "Assetto del Territorio e Difesa del Suolo dell'ARTA Dipartimento Ambiente nella qualità di S.C.M.A., che assume la valenza di prescrizione.

Preso atto della citata nota n. 15566/2015 con la quale il Capo Area dell'Ufficio Pianificazione Urbana e Territoriale con nota 556579 del 10/07/2015 assunta al protocollo DRU n. 17263 del 24/07/2015, ha rappresentato che la problematica sollevata, dal Servizio 3 "Assetto del Territorio e Difesa de Suolo dell'ARTA, sarà oggetto di particolare attenzione e che prima di definire i contenuti e le analisi geologiche del progetto definitivo in argomento, saranno attivate tutte le necessarie integrazioni ed eventuali modifiche progettuali che consentiranno di realizzare armonicamente entrambi gli interventi, con particolare riferimento agli obiettivi di precauzione/sostenibilità ambientale.

Pertanto l'osservazione rassegnata dal SCMA Servizio 3 "Assetto del territorio e Difesa del Suolo", si intende accolta e integrata nel Rapporto Ambientale di cui alla verifica di assoggettabilità ex art. 12 D.lgs 15/06 e ss.mm.ii. art. 8 D.P.R. 8 luglio 2014 n. 23.

Considerato che, per quanto attiene il profilo della pianificazione del contesto urbano in cui si inserisce l'opera, ritenendo condivisibili gli accorgimenti operativi e le misure di mitigazione contenute nel Rapporto Ambientale Preliminare, sia in fase di esercizio che in fase di cantiere, si è dell'avviso l'intervento non produce significativi impatti ambientali anzi, per taluni aspetti, quali rumore, emissione di CO2 prodotte dal traffico veicolare, superficie di verde per arredo urbano, incide positivamente;

Tenuto conto che poiché l'intervento prevede, anche, la realizzazione di parcheggi pubblici che, in complesso, ammontano a 600 posti auto e che, pertanto, il progetto definitivo dell'opera andrà sottoposto alla procedura di V.I.A. in cui potranno essere presi in debita considerazione gli aspetti esplicitati dal Servizio 3/DRA con la nota prot. n. 27372 del 10/06/2015.

Per tutto quanto precede si esprime

PARERE

Che l'intervento n. 060, del PRUSST di Palermo, in variante al P.R.G., riguardante la riqualificazione di via Libertà e parcheggio interrato a Piazza Crispi nel comune di Palermo, proposto dalla ditta Artioli S.r.l. e AD progetto S.r.l., sia da escludere dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di cui agli artt. 13 e seguenti del D. Lgs. N. 152/2006 e s.m.i., con l'osservanza di tutte le misure proposte nel R.A.P. ed in conformità con le considerazioni che precedono,

Il parere in questione ha esclusiva valenza ambientale, pertanto l'Amministrazione Comunale di Palermo è onerata a richiedere tutte le dovute autorizzazioni, nulla osta e pareri necessari alla realizzazione delle opere inserite nella Piano Particolareggiato in argomento preso in esame.

RITENUTO di condividere il sopra citato parere n. 60 del 28/07/2015;

DECRETA

Art. 1) ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 comma 4 del D. lgs. n. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, in conformità al parere n. 60 del 28/07/2015 reso dall'Unità di Staff 4/DRU, sopra citato, **l'intervento n. 060, del PRUSST di Palermo, in variante al P.R.G.,** riguardante la riqualificazione di via Libertà e parcheggio interrato a Piazza Crispi nel comune di Palermo, proposto dalla ditta Artioli S.r.l. e AD progetto S.r.l., è da escludere dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di cui agli artt. 13 e seguenti del D. Lgs. N. 152/2006 e s.m.i., con l'osservanza di tutte le misure proposte nel R.A.P. ed in conformità con le considerazioni che precedono,

Art. 2) il Comune di Palermo, Autorità Procedente, provvederà alla pubblicazione del presente decreto all'Albo pretorio Comunale e sul proprio sito web.

A norma dell'art. 12 comma 5 del D.lgs n. 152/2006, come modificato ed integrato dall'art. 15, comma 1 della Legge 116/2014, il presente Decreto verrà pubblicato, dall'Assessorato Territorio e Ambiente, sulla *home-page* del DRU – *directory* "VAS-DRU", *sub-directory* "provvedimenti".

Avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso giurisdizionale dinanzi al T.A.R. entro il termine di giorni 60 (sessanta) o, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione entro il termine di giorni 120 (centoventi) dalla data di pubblicazione o notificazione

7 SET. 2015

L'Autorità Competente per la VAS
L'ASSESSORE

Dott. Maurizio Croce

